NAFTA

Rocznik XVI SIERPIEŃ 1937 Zeszyt 8

Zwyżka ceny ropy

W ciągu ostatnich niespełna dwu miesięcy cena ropy podskoczyła stosunkowo bardzo nawet znacznie w górę — na ponad 1.600 zł za cysternę 10-tonową standardowej marki borysławskiej. Nie tak dawno jeszcze płacono za nią 1.350 zł, albo niewiele ponadto. Mocna tendencja utrzymuje się nadal i nie jest wykluczone, że cena ta osiągnie albo i przekroczy 1.700 zł za cysternę.

Czym się tłumaczy ta zwyżka i czy się, co najważniejsza — utrwali i utrzyma przez czas dłuższy, oto pytanie, które się ciśnie na usta. Starajmy się więc dać na nie odpowiedź możliwie dokładną i wyczerpującą.

Nie ma dwu zdań co do tego, że zwyżka ta jest najzupełniej usprawiedliwiona i uzasadniona. Głównych jej przyczyn doszukiwać się należy nie w czym innym, jak tylko w poprawie sytuacji utargowej przemysłu naftowego. Zbyt w kraju rozszerzył się, choć jeszcze w stopniu niedostatecznym, ale na ogół spożycie naftowe wzrosło wcale ładnie, oczywiście w s t o s u n k u d o p o z i o m u n i e d a w n e g o, n i e m a l k a t a s t r o f a l n e g o dla przemysłu. Ceny w eksporcie także się podniosły, wprawdzie nie nadzwyczajnie, lecz w każdym razie dosyć znacznie, jeśli się weźmie pod uwagę ich niedawny strasznie niski poziom. Wszystko to są przyczyny istotne, lecz nie jedyne. Nie da się zaprzeczyć, że i inne momenty, nie wyłączając spekulacyjnych — odgrywają tutaj też pewną rolę, ale niewątpliwie dużo mniejszą i raczej drugorzędną. Do nich należy również wydzieranie sobie ropy przez rafinerie i brak ostatnio porozumienia na tym tle między nimi. Tego wydzierania jej sobie wzajemnie nie byłoby jednakowoż, gdyby się kupno ropy po wyższej cenie w zasadzie nie opłacało. Przyczyny więc słuszne do zwyżki ceny ropy są i na nich głównie i przede wszystkim zwyżka ta się opiera.

Pewna zatem poprawa nadeszła. Na chwilę tę cały przemysł naftowy wyczekiwał od dawna. Gdyby stan pierwotny z przed kilku miesięcy, albo z przed roku — miał trwać czas dłuższy jeszcze, to k a t a s t r o f a polskiego przemysłu naftowego byłaby tylko k w e s t i ą takiego czy innego c z a s u, ale uniknąć jej najprawdopodobniej nie dało by się. Lecz poprawa ta jest jeszcze absolutnie nie wystarczająca do postawienia przemysłu naftowego na silnych podstawach i wyprowadzanie przez czynniki postronne odmiennych wniosków już obecnie, byłoby błędem nie do darowania. Poprawa ta jest raczej nikła w stosunku do potrzeb naszego kopalnictwa naftowego i do zadań, jakie w tej chwili przed przemysłem naftowym stoją. W całości więc musi być obrócona na cele naftowe i na wzmocnienie sytuacji przemysłu

naftowego, wyczerpanego już do ostatnich granic.

Nie przypuszczamy, ażeby obecna zwyżka ceny ropy miała lub mogła mieć charakter chwilowy, przemijający. Nie wyobrażamy też sobie zupełnie powrotu tej ceny np. do 1.350 zł za cysternę. Do tego dopuścić nie wolno i nikt chyba o tym obecnie nie myśli. Cena ropy z przed paru miesięcy była ceną zupełnie niewystarczającą dla wszelkiej większej i kosztowniejszej ekspansji wiertniczej. Z chwilą natomiast znacznego podrożenia wszystkich głównych elementów wiertniczych i eksploatacyjnych, stała się już całkiem niemożliwa i wręcz niebezpieczna nie tylko dla wszelkiego ruchu wiertniczego, ale i również dla znajdujących się w eksploatacji kopalń, którym po części groziło unieruchomienie z braku opłacalności. W tych warunkach konieczność podwyższenia ceny ropy nie ulegała najmniejszej wątpliwości i nie mogła być przez nikogo kwestionowana.

Wiemy z doświadczenia, że cena ropy z reguły nigdy nie utrwala się na poziomie, do którego dochodzi w czasie zwyżki. Uważamy jednak, że obecnie powinna być utrwalona na poziomie przynajmniej o 20% wyższym od ceny 1.350 zł (przyjmując za podstawę ropę borysławską). Trwała zwyżka ceny ropy, na razie przynajmniej w tej wysokości, jest zupełnie usprawiedliwiona. Ówczesna bowiem cena, nie wystarczała nawet przy dawniejszych, znacznie niższych kosztach wiercenia i eksploatacji.

Jeśli natomiast podwyżka ma być skuteczna i zaważyć silniej na szali rozwoju wiertnictwa naftowego, to w żaden sposób nie może się sprowadzać wyłącznie tylko do wyrównania różnicy z tytułu zwyżki głównych elementów kalkulacyjnych. W tym wypadku jeszcze jej prawdopodobnie nie przekroczy, a przypuszczalnie zaledwie ją pokryje. Wiadomo bowiem, że zwyżka tych kosztów jest dosyć znaczna. Już sam fakt, że wiertnictwo naftowe posługiwać się musi wyłącznie rurami nowymi, w miejsce bez porównania tańszych do niedawna — używanych, wpływa bardzo silnie na podrożenie wierceń. Jednakowoż zwyżka cen nie ogranicza się do rur. Objęła również robociznę, żerdzie, liny, drzewo. Słowem, wszystkie materiały. Wiadomo również, że cena ropy parę lat temu była jeszcze wyższa od obecnie notowanej i nikt nie uważał jej za gospodarczo nieuzasadnioną, chociaż przemysł naftowy pracował wówczas o wiele tańszymi rurami używanymi. Dziś już nie ma właściwie żadnej różnicy w cenie między jednymi a drugimi, bo rur używanych jest brak zupełny, a nowe poszły od tego czasu w górę. Byłaby więc w zasadzie w pełni uzasadniona zwyżka jeszcze znaczniejsza.

Przemysł czysto kopalniany musi zatem stać twardo na stanowisku, że cenę ropy przystosować należy w całości do zmienionych warunków i utrwalić na poziomie takim, który by pozwalał na wiercenia kosztowniejsze i więcej ryzykowne.

Stoi przed nami wielkie i bardzo pilne zadanie nie tylko wstrzymania spadku wydobycia naftowego, ale również podniesienie produkcji i to dosyć znacznie, bo inaczej po pewnym czasie będzie nam jej brakowało, a oprócz tego jeszcze jedno wielkie zadanie — znalezienia nowych złóż naftowych. Zadania te mogą być wykonane tylko przy pomocy znacznie zwiększonego i rozszerzonego również i w głąb — ruchu wiertniczego. Lecz stworzyć ku temu należy pełne i w całym tego słowa znaczeniu — dobre warunki. Chwila jest bardzo poważna, zagadnienie wielkiej wagi. W tej sytuacji wszelka połowiczność, chwiejność i niezdecydowanie musiałyby się zemścić i przynieść trudną do odrobienia szkodę.

Byliśmy w ostatnim paroleciu kryzysowym, a nawet w zupełnie niedawnych czasach — świadkami nieraz znacznej stosunkowo zwyżki ceny ropy. Przemysł czysto kopalniany rozumiejąc jednakowoż, że na ówczesne zwyżki złożyły się całkiem inne przyczyny, nie mające nic wspólnego z jakimkolwiek polepszeniem rynkowym, i zdając sobie w całości sprawę z ciężkiego położenia również przemysłu rafineryjnego oraz z niewłaściwej do zwyżki chwili, uważał je za przejściowe i z żądaniami utrwalenia tych zwyżek na czas dłuższy wtedy ani razu nie występował. Gdy natomiast cena ta wracała do poprzedniego poziomu—przeciwko temu nie protestował.

Lecz obecnie sytuacja wygląda zgoła inaczej z obu stron. Poprawa utargu zezwala na zwyżkę ceny ropy i umożliwia rafineriom jej płacenie. Z drugiej znów strony, obecne położenie kopalnictwa naftowego i potrzeby wiertnictwa naftowego wymagają gwałtownie znacznie wyższej ceny ropy. Dlatego też wysuwa dziś przemysł czysto kopalniany żądanie utrwalenia obecnie ceny ropy na poziomie częściowo zbliżonym do czasów, gdy pracował w lepszych warunkach w porównaniu z dzisiejszymi (głównie tanie rury używane). Żądanie to nie powinno nikogo dziwić, bo jest usprawiedliwione i wypływa z przyczyn bardzo istotnych.

Sprawa odkrycia Lipia

W dwutygodniku „Przemysł Naftowy", nr 11 z dn. 10. VI. br., przeczytałem pismo śp. dra Stanisława Weignera z dn. 20 lutego 1935 r. do p. inż. Tillingera w sprawie terenów naftowych w Lipiu, obok Czarnej i Michniowca. Umieszczając to pismo, zaopatrzyła je redakcja „Przemysłu Naftowego" w tytuł: „Kto odkrył Lipie?", dodając od siebie, że jak się okazuje — odkrywcą fałdu naftowego w Lipiu jest śp. dr Stanisław Weigner.

Cieszyć się należy, że pismo to się odnalazło i bardzo dobrze się stało, że je opublikowano. W związku bowiem z wierceniami w tej miejscowości, zasługę odkrycia Lipia — jeżeli w ogóle o odkryciu w pełnym tego słowa znaczeniu może tu być mowa z uwagi na to, że pierwsza znaczniejsza produkcja niczego jeszcze nie dowodziła, a następne wiercenia nie dały oczekiwanych rezultatów — starał się przywłaszczyć sobie zupełnie kto inny, oczywiście prawem kaduka. Uważam jednakowoż, że kwestia ta wymaga dokładniejszego wyjaśnienia choćby dlatego, żeby się takie rzeczy na przyszłość nie powtarzały. Mimo więc, że jest to sprawa tak jakby już przebrzmiała, to jednak zabieram w niej głos, skoro tak się szczęśliwie złożyło, że „Przemysł Naftowy" wydobył ją ponownie na światło dzienne.

Gdy w roku 1935 nawiercono w Lipiu ropę w większej ilości, około czego zupełnie niepotrzebnie narobiono tak dużo hałasu — odkrywcą Lipia okrzyczano początkującego młodego geologa p. inż. Bohdana Trześniowskiego. Ukraiński „Nowij Czas" z dn. 3 marca 1936 r. zamieścił nawet specjalny artykuł w tej sprawie, nazywając p. inż. Trześniowskiego szumnie odkrywcą nowych terenów naftowych i podkreślając, że odkrył on te tereny, wbrew opinii polskich geologów i mimo, że poprzednie badania, przeprowadzone przez nich, nie doprowadziły do niczego. Nie wiadomo tylko w jakim celu przypomina „Nowij Czas", że w czasie walk polsko-ukraińskich p. inż. Trześniowski, wówczas jako młody porucznik ukraiński, stał w Żołobku ze swoją baterią. Czyżby już wówczas, nie będąc oczywiście jeszcze geologiem — zwrócił jednak uwagę na roponośność tych terenów? Chyba na to było jeszcze nieco za wcześnie. Mniejsza zresztą o to. Był to, rzecz jasna, fałsz oczywisty. Pomijam już fakt, że w Lipiu i okolicy niczego w zasadzie dotąd

wyjątkowego w ogóle nie odkryto, to jednak niczego zwłaszcza szczególnego tam nie odkrył p. inż. Trześniowski. Bardzo daleki jestem w tej chwili od poddawania w wątpliwość choćby w najmniejszym stopniu wiadomości fachowych p. inż. Trześniowskiego. Wcale nie w tym celu zabieram głos w tej sprawie. Skoro jednakowoż p. inż. Trześniowski, gdy mu zasługę tego odkrycia niesłusznie przypisywano, nie zaprzeczył temu i nie sprostował publicznie z gruntu błędnej wersji, to należy moim zdaniem, rzecz tę wyświetlić w całości, kiedy się już na tę drogę weszło. Znając tę sprawę bliżej, od początku do końca, zdecydowałem się przemówić, aczkolwiek dotąd milczałem, a dlaczego — to się dopiero pokaże. Myślę też, że takie, znacznie szersze wyjaśnienie, może się tutaj przydać w ogólności z innych jeszcze względów, a nie tylko jako nauka na przyszłość, że tak zachowywać się nie należy, bo to po prostu nie uchodzi.

P. inż. Bohdan Trześniowski pracował u mnie w lecie 1935 r. Wówczas to, w lipcu — zgłosił się do mnie z mapą katastralną, na której, jak się okazało, ręką śp. dra Weignera, narysowana była dwiema zielonymi liniami szczytowa partia siodła w Lipiu i dokładny przebieg tego siodła. Prócz tego, czerwonymi kreskami oznaczone były parcele, które, zdaniem śp. dra Weignera, należało by wykupić pod wiercenia. Praca ta stanowiła, moim zdaniem, skończoną całość. Oznajmił mi równocześnie p. inż. Trześniowski, że jest to zdjęcie dra Stanisława Weignera, b. dyrektora S. A. ,,Pionier". Chcąc podnieść w moich oczach wartość naniesionego na mapę terenu naftowego w Lipiu, dodał inż. Trześniowski, że wedle jego wiadomości — dr Weigner gotów jest osobiście przystąpić do spółki, która by zgodziła się teren ten zakupić i rozpocząć na nim wiercenia — z udziałem w sumie zł 8.000.—, co miało być najlepszym dowodem jego wiary w roponośność tego terenu. Nie wiedziałem do kogo mapa ta należała, gdyż mi tego p. inż. Trześniowski nie powiedział. Dopiero po jakimś czasie dowiedziałem się, że zdjęcie to wykonał dr Weigner dla inż. Tillingera, który mi później potwierdził w całości opowiadanie p. inż. Trześniowskiego.

W czasie rozmowy zapytałem p. inż. Trześniowskiego, czy był na miejscu w Lipiu. Otrzymałem odpowiedź twierdzącą z dodatkowym wyjaśnieniem, że jeszcze przed wojną wystawiono tam szyb naftowy, po którym pozostał do ostatniej chwili ślad w postaci tzw. dołu łyżkowego. Po tej rozmowie, zacząłem bliżej i dokładniej studiować pracę śp. dra Weignera. Odnalazłem wówczas w moim archiwum raport geologiczny dra Kropaczka z 4 lipca 1914 r. z mapą w skali 1 : 25.000, na której narysowany jest schematyczny przekrój Bystrego i Lipia. Dr B. Kropaczek zginął na wojnie, lecz zapewne na podstawie jego raportu, założono ów szyb w Lipiu, po którym właśnie pozostały tam ślady. Oprócz tego podobny przekrój, również schematyczny, znalazłem w książce J. Notha pt. ,,Verbreitung d. Erdoelzone....." na str. 77, która wydana została w Wiedniu w roku 1917.

Zarówno dr Kropaczek, jak i Noth, mieli jak najlepsze mniemanie o Lipiu i wyrażali się bardzo optymistycznie o jego przyszłości naftowej. Innego zdania był prof. Höfer, który w swoim epokowym dziele pt. ,,Das Erdoel" wydanym w roku 1909, wyraża się o całej tej okolicy z dużym nawet pesymizmem. Gdy więc zwrócił się do mnie ,,Polmin" o wskazanie terenów geologicznie ropodajnych, wybrałem między innymi i Lipie, kwalifikując je równocześnie jako obiekt całkowicie eksploracyjny, na co od razu, w sposób wyraźny zwróciłem uwagę. Wybrałem zaś je, mimo że nie byłem na miejscu, bo miałem przed sobą zgodną i zachęcającą opinię aż trzech geologów, potwierdzoną przez p. inż. Trześniowskiego, ówcześnie zatrudnionego u mnie w charakterze współpracownika. Wkrótce też wybrałem się w towarzystwie naczelnego dyrektora ,,Polminu" p. inż. Dażwańskiego na obejrzenie paru terenów na miejscu, lecz obejrzeć ich wówczas nie mogliśmy, gdyż stanął temu na przeszkodzie ulew-

ny deszcz. Nie dojechaliśmy również wtedy między innymi i do Lipia, wskutek szalejącego w tym czasie huraganu.

O ile wiem, to na Lipie zapatrywano się w „Polminie" różnie i panowało tam początkowo znaczne nawet niezdecydowanie co do ewentualności zakontraktowania praw naftowych w tej miejscowości. Wobec dużych na ogół wątpliwości, zwrócono się o dodatkową opinię co do Lipia do dra K. Tołwińskiego. Opinia ta wypadła korzystnie i wówczas zdecydował się „Polmin" odkupić prawa naftowe w Lipiu od inż. Tillingera, który był już ich właścicielem.

Gdy następnie osobiście opracowywałem Lipie dla „Polminu" — przekonałem się, że zdjęcie dra Weignera było najzupełniej prawidłowe i bez zarzutu. Cały pas naftowy uznany przezeń za geologicznie ropodajny, obejmował w przybliżeniu przestrzeń około 400 m. Zdjęcie oddane przeze mnie „Polminowi" i wykonane na zasadzie badań przeprowadzonych na miejscu — zgadzało się co do joty ze zdjęciem dra Weignera. Dlaczego jednakowoż zakontraktowano tam znacznie większe, idące w tysiące morgów partie terenowe, tego oczywiście nie wiem i przyznam się, że pozostaje to dla mnie zagadką. Moim zdaniem, żadnego słusznego powodu ku temu nie było.

Niewątpliwie działano wówczas zbytnio pośpiesznie i zdecydowanie pod wpływem atrakcyjnych i mocno pociągających wiadomości o nawierceniu większej produkcji w pierwszym otworze. Pierwsze wieści brzmiały wprost fantastycznie i działały na wyobraźnię nafciarzy bardzo silnie. Masowy wykup sąsiednich i pobliskich, a nawet nieco oddalonych terenów odbywał się bez żadnego zgoła usprawiedliwienia względami rzeczowymi, wyłącznie pod wrażeniem chwili, w atmosferze rozwielmożnionej psychozy. Było to niejako uleganie sugestii. Może tu i ówdzie pojawiała się chłodna rozwaga, ale pokusa była zbyt wielka, ażeby można było jej się oprzeć. Po części więc może i nie należało dziwić się temu, że mimo wszystko wykupowano miejscowe i okoliczne tereny tak na wszelki wypadek, dla uspokojenia, bo myślano sobie, że kto wie, a nuż cała okolica okaże się nadspodziewanie wysoce ropodajna. Zawiedziono się i skończyło się na razie tak, jak to zwykle bywa w takich razach. Jedni potracili, inni znów całkiem nieoczekiwanie i najmniej się tego spodziewając — zarobili.

Myślę, że nie tylko dla mnie, ale jestem głęboko przeświadczony, że i dla wszystkich polskich geologów naftowych — Lipie przedstawiało ówcześnie obiekt czysto eksploracyjny. Nawiercenie obfitej ropy w płytkiej głębokości nie mogło niczego jeszcze przesądzać. Również i obecnie Lipie, moim zdaniem, to już co najmniej w dalszym ciągu zagadnienie głęboko eksploracyjne, zwłaszcza wobec nikłych ostatnich rezultatów. Jeżeliby jednak ewentualne dalsze bardzo głębokie (około 1.500 m) wiercenia badawcze dały w Lipiu znacznie lepsze wyniki i większą oraz trwalszą produkcję naftową, to wtedy dopiero będzie mogła być mowa o odkryciu Lipia i będzie to w całości zasługą śp. dra Stanisława Weignera, a po części i jego poprzedników. W każdym razie nie p. inż. Trześniowskiego, który w zasadzie nic nowego do Lipia nie wniósł. Być może tylko, że wyprowadzał przedwcześnie niefortunne, wiele obiecujące wnioski i dla własnej chwały — dzielił się nimi, przyczyniając się tym sposobem w znacznym stopniu do wytworzenia i spotęgowania gorączkowej atmosfery wokoło Lipia i okolicy.

Jeżeli w sprawie samej wartości Lipia i widoków, jakie mogło ewentualnie przedstawiać na przyszłość po nawierceniu ropy w pierwszym otworze — nie zabierałem głosu publicznie, to dlatego, że uważałem wtedy, iż jest to zgoła zbyteczne. Nie kryłem się natomiast z moim przekonaniem i w rozmowach osobistych wypowiadałem się w tej sprawie w sposób jasny i nie pozostawiający najmniejszych wątpliwości co do tego, co o tej sprawie myślę. Powstrzymywała mnie

również obawa, że mogę być niezasłużenie posądzony o własne ukryte cele lub animozję, a tego chciałem uniknąć. Byłem też przeświadczony, że moje wystąpienie nie byłoby w pewnych kołach mile widziane. Co się zaś tyczy przypisywania odkrycia Lipia p. inż. Trześniowskiemu (co dziś z perspektywy czasu wygląda trochę groteskowo), to wersji tej nie prostowałem, gdyż jedyny dowód w postaci mapy, nie znajdował się już wtedy w moim posiadaniu. Lecz i z tym się nie skrywałem, a gdy p. inż. Trześniowski zwrócił się do mnie w tej sprawie listownie, to mu odpowiedziałem wyraźnie w sensie powyższych wywodów.

inż. Jerzy Strzetelski

PRZEGLĄD PRASY

Trzeba ratować przemysł naftowy

W „Robotniku" z dn. 15 sierpnia br. nr 240, pisze na ten temat, pod powyższym tytułem, p. Jan Stańczyk, znany działacz robotniczy i b. poseł socjalistyczny na Sejm. Jeżeli niektóre uwagi i myśli autora zasługują w zupełności na podkreślenie, to znów o niektórych innych ustępach artykułu nie można tego samego powiedzieć.

To prawda, że wzajemne stosunki między robotnikami i pracodawcami są w przemyśle naftowym na ogół nawet bardzo dobre, znacznie lepsze niż gdzie indziej. Jest to bez wątpienia zasługa obu stron. Przemysł naftowy na ogół ceni i szanuje swojego robotnika, tak samo sympatyczny stosunek rzesz robotniczych do pracodawcy nie jest w tym przemyśle żadną rzadkością, przywiązanie do warsztatów pracy — również. Jeżeli przedstawiciel robotników stwierdza publicznie ten wzajemny stosunek, to fakt ten należy przyjąć z żywym zadowoleniem.

Lecz niezrozumiała już jest uwaga wskazująca na przyczyny zamierania przemysłu naftowego. Ma to być, zdaniem p. J. Stańczyka, rezultat wadliwej struktury gospodarki naftowej. Jest to rozumowanie zanadto uproszczone, a samo określenie niezupełnie jasne i zrozumiałe. Przemysł naftowy zamiera, bo jednak znane i dotychczas eksploatowane główne złoża ropodajne (Borysław) przecie się wyczerpują. Wszystko na świecie z czasem się kończy. Oczywiście w zależności od skali i tempa wierceń, spadek wydobycia może być szybszy lub powolniejszy, tak samo jak i ogólne wyczerpywanie się złóż. Ale słabą stroną naszego przemysłu naftowego jest właśnie to, że nie posiadamy, w tej chwili przynajmniej, większych i zasobniejszych w surowiec naftowy rezerw terenowych, względnie, jak kto woli, odkrytych nowych złóż roponośnych. Wysiłek, i to bardzo duży wysiłek, musi więc być i w tym kierunku zwrócony. Tzw. „losowości", czyli wielkiego ryzyka wiertniczego — nigdy nie da się ominąć. Żadne „planowanie" nic tu nie pomoże. Ilość tzw. suchych wierceń nigdy prawdopodobnie nie spadnie aż do „nikłego" odsetka. Szanse np. wierceń poszukiwawczych w Karpatach fliszowych szacuje się w ten sposób, że przyjmuje się jedno wiercenie produktywne na 9 — 10 suchych, oczywiście wtedy tylko, gdy obiekt wiertniczy jest geologicznie dobrze opracowany (opinia śp. dra Stanisława Weignera), w przeciwnym razie szanse te wydatnie się obniżają. Na Przedgórzu szanse natrafienia na produkcję opłacalną są znacznie mniejsze. Przyjmuje się tam jedno wiercenie produktywne przynajmniej na kilkanaście suchych, jeśli teren jest dobrze geologicznie przygotowany. A bez wierceń odkrywczych nie ma wierceń eksploatacyjnych, pierwsze poprzedzają drugie. Jest to zwykła i znana rzecz w wiertnictwie naftowym. Czy więc może być w tych warunkach mowa o jakimś minimum ryzyka? Również wiercenia eksploatacyjne, zakładane w obrębie terenów znanych i całkowicie odkrytych, połączone są ze znacznym ryzykiem. I tutaj też nie ma nigdy bezwzględnej stuprocentowej pewności. Obecnie nikt bez geologiczne-

go zbadania terenu nie pracuje i wierceń nie zakłada.

Lecz to prawda, że obsługa geologiczna jest u nas zupełnie niedostateczna. Olbrzymie połacie kraju leżą odłogiem i nie są geologicznie zbadane. Dlatego ma rację p. J. Stańczyk, pisząc o zaniedbaniach w tej dziedzinie. Chcąc ożywić pionierski ruch wiertniczy — trzeba koniecznie przedtem wiedzieć, dokąd, w którą stronę należy ruch ten skierować i gdzie w ogólności mamy wiercić. Wszelki ruch wiertniczy, a zwłaszcza odkrywczy musi być poprzednio przygotowany i poprzedzony badaniami geologicznymi. Obecnie sytuacja jest taka, że wierci się tam, gdzie są szanse na uzyskanie produkcji. Wiercenia więc zakłada się wyłącznie niemal w obrębie terenów znanych i już odkrytych. Poza obręb tych terenów ruch wiertniczy nie wychodzi i wyjść nie może, bo inne przestrzenie są jeszcze zupełnie niezbadane, a więc nie gotowe do wierceń.

Niewątpliwie badania geologiczne, zakrojone na szeroką skalę, są rzeczą kosztowną, ale na ten cel środki rzeczywiście znaleźć się powinny, bo inaczej nie ruszy się z miejsca. Na tereny niezbadane i nie obrobione należycie geologicznie nikt z wierceniami nie pójdzie.

Przyczyna ograniczania się do wierceń płytkich leży na razie głównie w tym, że z małymi wyjątkami wiercenia tego rodzaju, to eksploracja w głąb, kosztowna i wielce ryzykowna. Wiercenia takie, jako wymagające większych wkładów pieniężnych, mogą być prowadzone w szerszych rozmiarach (po geologicznym przygotowaniu) tylko w odpowiednich warunkach. Pierwszy i zasadniczy warunek, to pełna, w dosłownym tego słowa znaczeniu, opłacalność, taka, ażeby po prostu opłacało się ryzykować. Cena ropy musi więc być taka, aby gwarantowała tę opłacalność (z uwzględnieniem ryzyka wiertniczego) przy produkcji na pewnym, uznanym za słuszny — poziomie. Wtedy dopiero, gdy będzie pewność pod tym względem, głębsze wiercenia staną się przyciągające na równi z płytkimi. Bez pojętej w ten sposób opłacalności, wszelkie nawoływania do głębszych wierceń będą bezskuteczne. Będziemy wciąż mieli do czynienia z wierceniami płytkimi, mniej kosztownymi i mniej ryzykownymi. Dużą przeszkodę w rozwoju wierceń poszukiwawczych stanowi obecnie wyczerpanie finansowe, jakiemu nasz przemysł naftowy uległ w ostatnich latach.

P. Stańczyk jedyny ratunek naszej sytuacji naftowej widzi w upaństwowieniu przemysłu naftowego. Nie będziemy na ten temat prowadzili dyskusji. W danym bowiem wypadku rozumuje on zgodnie z zasadami tej ideologii, jaką wyznaje. Powiemy tylko tyle, że fakt upaństwowienia nic tutaj nie pomoże, nie przywróci temu przemysłowi ani utraconych sił, ani też nie stworzy się przez to podstaw dla rentowności wiertnictwa naftowego w Polsce.

Głos p. Jana Stańczyka cytujemy z tego względu przede wszystkim, a głównie na dowód, że w jednym jesteśmy zgodni z sobą, a mianowicie w tym, że rzeczywiście trzeba ratować przemysł naftowy. Lecz dążyć do tego celu należy przy pomocy niezawodnych, najszybszych i najbardziej skutecznych środków.

Poniżej przytaczamy w dosłownym brzmieniu artykuł p. J. Stańczyka, zasługujący, naszym zdaniem, na uwagę:

„Dla przemysłu naftowego mam swoisty, specjalny sentyment. Mają go i wszyscy robotnicy naftowi. Przemysł ten ma coś takiego w sobie, co przyciąga i wiąże.

Atmosfera w przemyśle naftowym nie jest aż tak zatruta ponurą wzajemną nieufnością i nienawiścią, jak w innych gałęziach przemysłu. A przecież toczą się i tu i toczyć się jeszcze będą wzajemne walki. Strajki w przemyśle naftowym, jeżeli już wybuchają po wyczerpaniu wszelkich argumentów za i przeciw, odznaczają się jednak nawet szczególnym uporem. Ale toczą się na wysokim poziomie bez uciekania się do nieprzyzwoitych chwytów.

Wysokie wyrobienie społeczne robotników naftowych, nabyte w długoletniej dawnej szkole P. P. S. D. Galicji i Śląska a w niepodległej już Polsce w P. P. S. i klasowych Związkach Zawodowych, ułatwia im ocenę doniosłego znaczenia tego przemysłu dla całokształtu życia gospodarczego i obronności Państwa.

Toteż robotnicy naftowi śledzą z prawdziwym niepokojem stałe i coraz szybsze zamieranie przemysłu naftowego.

Cyfry, ilustrujące stan przemysłu naftowego na przestrzeni czasu od roku 1928 do roku 1936 są w istocie niepokojące.

Produkcja ropy spadła o 32%. Przeciętna wydajność szybu spadła o 15%. Wytwórczość produktów naftowych łącznie z gazoliną spadła o 31%. Utargi za sprzedane produkty naftowe w kraju i zagranicą obniżyły się o około 45%.

Te cyfry są wymowne. Przemysł naftowy zamiera nie na skutek wyczerpania się roponośnych źródeł, lecz na skutek wadliwej struktury gospodarki.

Jak wiadomo wiercenia w Polsce w poszukiwaniu nowych źródeł ropy są nie tylko bardzo kosztowne, ze względu na konieczność głębokich wierceń, ale i wybitnie „losowe", niepewne. Wysokich kosztów wierceń nie będziemy mogli nigdy poważnie zredukować, gdyż wynika to z przyczyn geologicznych. Natomiast „losowość" wierceń możemy zredukować do minimum przez planowe pionierskie badanie terenów roponośnych. Te właśnie prace pioniersko-badawcze są całkiem zaniedbane. Prawda, że i one są kosztowne. Ale zaryzykuję twierdzenie, że straty na nieudałych wierceniach są conajmniej tak samo wielkie; wyrównałyby się sumami, jakie trzeba by wydać na roboty poszukiwawcze.

Na zbadanych terenach ilość nieudałych wierceń spadłaby do nieznacznego odsetka. Dziś obawa przed nieudałymi wierceniami wstrzymuje każdego przed poszukiwaniem ropy w głębokich pokładach. Stąd właśnie pochodzi stosowanie z małymi wyjątkami zasady wierceń płytkich i podwiercań szybów starych.

Wiercenia płytkie i podwiercanie dają w wyniku minimalne ilości ropy, ale są za to pewne. Jest to jednak gospodarka na krótką metę. Płytkie źródła roponośne wnet się wyczerpią, a podwiercanie starych szybów wkrótce stanie się bezcelowe.

Zbliżamy się więc do niebezpiecznego momentu załamania się naszego przemysłu naftowego, czego najwymowniejszym objawem jest stały i coraz szybszy spadek przeciętnej wydajności będących obecnie w ruchu szybów.

A przecież jeżeli jaki kraj, to właśnie Polska, nie może sobie pozwolić na zniszczenie jej przemysłu naftowego. Wszyscy, a szczególnie masy ludowe w Polsce pragną szczerze pokoju. Ale równocześnie zbroją się gwałtownie sąsiedzi nasi i granice naszego Państwa mogą być w niedalekiej przyszłości zagrożone. Obrona granic bez dostatecznej ilości własnych produktów naftowych, byłaby trudna, omal, że nie beznadziejna.

Produktów naftowych potrzebujemy i na pokrywanie normalnych potrzeb życia gospodarczego. Bez ropy nie można poważnie myśleć o rozwoju naszego zacofanego przemysłu.

Czy są i jakie są możliwości ratowania naszego przemysłu naftowego przed grożącą mu zagładą?

Aczkolwiek nie odmawiam dobrej woli i zdolności fachowych dzisiejszym kierownikom (nie kapitalistom) przemysłu naftowego, to jednak nie podzielam ich zdania, że przemysł naftowy można rozwinąć przy pomocy prywatnego kapitału i przez podniesienie cen produktów naftowych.

Nasz przemysł naftowy jest w większości w rękach obcego kapitału, zaangażowanego równocześnie w innych krajach. Jestem przekonany, — wiedzą o tym zresztą dzisiejsi kierownicy naszego przemysłu naftowego, — że tamci, obcy kapitaliści chętnie widzieliby upadek naszego przemysłu naftowego. Zrobiliby dobry interes, pozbawiając się niewygodnego konkurenta (ze względu na wysokie koszty głębokich wierceń i niepewność trafienia na ropę) i zdobywając nasz rynek dla mniej kosztownej produkcji krajów innych.

Kapitał obcy nie będzie się więc angażował, skoro w innych krajach koszta produkcji naftowej są tańsze. Kapitały polskie też nie pójdą do przemysłu z takim stopniem ryzyka. Będą się najwyżej paprały na terenach płytkich i w dowiercaniach starych szybów. Pozostaje zatem jedyna droga do uratowania i rozwinięcia przemysłu naftowego w Polsce: upaństwowienie i państwowe kapitały. Już słyszę okrzyk: Znowu etatyzm: — nieudolna gospodarka, biurokracja. Na to odpowiedź: trzeba wybierać między teorią ratowania i rozbudowy przemysłu naftowego przez kapitał prywatny, a między żelazną koniecznością praktycznego uratowania tego przemysłu od zagłady i rozbudowania go do rozmiarów, jakie nam narzucają potrzeby życia gospodarczego i konieczność obrony granic."

MOTORYZACJA

Główne hamulce

W „Codziennej Gazecie Handlowej" nr 167 z dn. 25/26. VII. br. znajdujemy pod powyższym tytułem rozważania p. St. Misiakowskiego, poświęcone sprawie motoryzacji kraju. Sz. autor konkluduje słusznie, że na przeszkodzie znacznie szerszemu rozpowszechnieniu samochodów u nas stoi cena wozów, znacznie wyższa jak gdzie indziej, mimo naszej mniejszej zamożności, a następnie nasze nieszczęsne drogi. Nasze drogi stanowią bodaj najistotniejszą przyczynę

znacznie kosztowniejszej eksploatacji samochodów u nas, niż w innych krajach. Lecz niezależnie od tego stan naszych dróg w wielu wypadkach wręcz uniemożliwia jazdę. Hamuje też, zdaniem autora, rozwój motoryzacji wysoka cena paliwa napędnego. Ma rację p. Misiakowski, pisząc, że paliwo to jest drogie wskutek wysokiego opodatkowania. Niewątpliwie, dla automobilisty każda, nawet drobna zniżka kosztów eksploatacji jest pożądana i nic dziwnego, że się o nią koła automobilowe upominają. Ale równocześnie należy zrozumieć, że przemysł naftowy znajduje się w tego rodzaju położeniu i tak już niewiele za ten produkt dostaje, że na żadną obniżkę w obecnych warunkach zgodzić się nie może. W końcu pewna różnica w cenie benzyny nie odgrywa znów u nas tak wielkiej roli, ażeby aż miała ważyć decydująco na szali rozwoju motoryzacji. W Niemczech np. i we Włoszech benzyna jest droższa niż u nas, a w niektórych innych krajach albo nie tańsza wcale, albo przynajmniej niewiele, mimo to motoryzacja tam się rozwija dlatego, że wozy są tańsze i drogi dobre.

Zupełnie trafna jest uwaga autora, że tak bardzo pożądane u nas potanienie wozów osiągnąć możemy tylko drogą zwiększonej ich wytwórczości. Słusznie przy tym wskazuje na model wozu małolitrażowego, jako na ten, który cieszy się u nas dużym wzięciem, jest jednakowoż na nasze stosunki stanowczo za drogi. Dużą rolę w potanieniu tego modelu i w udostępnieniu go szerokiemu ogółowi, a zatem równocześnie w zwiększeniu jego produkcji, odegrać mogłyby odpowiednio zrekonstruowane ulgi podatkowe. Obecnie osoby mniej zarabiające zyskują na ulgach bardzo niewiele, znacznie natomiast więcej zyskują osoby z większym dochodem. Kto więc stosunkowo dużo zarabia, ten osiąga w drodze ulg podatkowych — wcale znaczną zniżkę ceny wozu. Podatek dochodowy oparty jest na zasadzie progresji z tą intencją, ażeby osoby z większym dochodem płaciły więcej. Ale jeżeli się już wprowadza ulgi podatkowe, to chyba dlatego, że uznaje się cenę wozów za niedostępną właśnie dla osób mniej zarabiających i w ten sposób obniża się ją po to, ażeby uprzystępnić kupno wozów osobom z mniejszym dochodem. Dla osoby zarabiającej 36.000 lub ewentualnie 48.000 zł rocznie — wydanie tysiąca paruset złotych więcej na kupno samochodu przedstawia bez porównania mniejsze znaczenie, niż dla osoby z dochodem 12.000, albo nawet 18.000 zł rocznie. A tymczasem z takiej wyższej właśnie bonifikaty korzystają obecnie tylko większe dochody. Uważamy to za rzecz anormalną.

Należy również naszym zdaniem uruchomić co najrychlej odpowiednie kredyty w celu umożliwienia ratalnej sprzedaży na dogodne dłuższe terminy. Ogromnie też dopomogłoby tutaj zezwolenie wszystkim na potrącania z dochodu podatkowego przynajmniej przez pewien czas, dajmy na to — przez okres dwuletni, licząc od daty nabycia — kosztów utrzymania samochodu. Obecnie prawo to ograniczone jest do pewnej kategorii płatników, należało by więc rozciągnąć je na wszystkich płatników bez wyjątku. Gdyby się więc ulgi podatkowe zreformowało i rozszerzyło, to wtedy niewątpliwie można by liczyć na znacznie szybszy i szerszy rozwój automobilizmu. Inaczej, jeżeli się tego nie zrobi — motoryzacja będzie musiała z konieczności rozwijać się w tempie znacznie powolniejszym. Ostatecznie pewna ilość osób zamożniejszych, lub lepiej uposażonych — zaopatrzy się w wozy i na tym będzie koniec. Dalszy szerszy zbyt będzie już zależał od ich potanienia i od faktycznego podniesienia się zarobków względnie wzrostu zamożności szerszych warstw. Ale czy to tak rychło nastąpi? Drogą wielostronnych i znacznych ulg możemy proces ten znacznie przyspieszyć.

P. Misiakowski pisze na ten temat w sposób następujący:

„Pisząc przed tygodniem na tym miejscu o tegorocznym wzroście liczby pojazdów mechanicznych w Polsce, wykazaliśmy, że przyrost ten, aczkolwiek wyraźny, jest, niestety, śmiesznie mały.

Istotnie, w ciągu pierwszych 6 miesięcy bieżącego roku przybyło 4.780 pojazdów mechanicznych: na dzień 1 lipca br. było zarejestrowanych w Polsce 42.248 pojazdów mechanicznych, gdy na koniec roku ubiegłego — 37.468.

W drugim półroczu bieżącego roku przybędzie niewątpliwie mniej maszyn, niż w pierwszym półroczu, gdyż następne miesiące są zawsze dla rynku samochodowego słabsze, niż pierwsze.

Opierając się na cyfrach dotychczasowych, należy dojść do wniosku, że w ciągu całego roku bieżącego liczba pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w Polsce

wzrośnie najwyżej o 8.000 wozów. Na koniec 1937 roku będziemy więc posiadali zapewne ok. 45.000 pojazdów mechanicznych, wliczając w to samochody osobowe, ciężarowe, autobusy, motocykle oraz różnego rodzaju specjalne wozy motorowe, jak traktory, ciągniki, wozy pożarnicze, polewaczki mechaniczne itp.

Kto zdaje sobie sprawę z olbrzymiego postępu motoryzacji na całym świecie i kto uświadamia sobie, jaką rolę spełnia dzisiaj pojazd mechaniczny i jakie jest jego znaczenie w rozwoju kulturalnym i gospodarczym społeczeństwa, ten musi dojść do wniosku, że stan naszej motoryzacji jest w dalszym ciągu katastrofalny i że poprawa, jaka w tej dziedzinie następuje, jest tak nikła, iż wynikami dotychczasowymi nie możemy się, niestety, szczycić.

Mimo woli nasuwa się pytanie: czym objaśnić, że w Polsce pomimo niewątpliwie przychylnego nastawienia do motoryzacji czynników rządowych i całej światłej opinii publicznej, motoryzacja posuwa się w iście żółwim tempie? W odpowiedzi na to pytanie bardzo często słyszy się i czyta pogląd, że w Polsce motoryzacja dlatego jest tak nikła, gdyż kraj nasz jest za biedny, a dochód społeczeństwa za mały, aby kupować i posługiwać się pojazdem mechanicznym. Zwolennicy tej tezy bardzo często popierają swe wywody zestawieniami urzędów statystycznych, wykazujących, że tylko bardzo niewielka ilość w Polsce osób, bo niespełna 40.000, zarabia miesięcznie ponad 1.000 zł, a tylko takie osoby mogą sobie ewent. pozwolić na kupno i utrzymanie samochodu. A ponieważ część obywateli, zarabiających miesięcznie ponad 1.000 zł nie chce z tych czy innych względów posiadać samochodu, więc z tego wynikało by, że możliwości rozwoju motoryzacji w Polsce muszą być bardzo minimalne.

Nie ulega kwestii, że w rozumowaniach tych jest duża doza słuszności, gdyż rozwój motoryzacji jest funkcją zamożności obywateli. Im większa zasobność kraju i im większy dochód społeczny, tym, rzecz naturalna, większe jest nasilenie rynku pojazdami mechanicznymi.

Ale, jeżeli nawet wyłącznie będziemy uzależniali stan motoryzacji od zamożności społeczeństwa, to i tak nie będziemy w stanie całkowicie wytłumaczyć naszego ubóstwa motoryzacyjnego. Bo stojąc ściśle na stanowisku tezy wyżej wymienionej, trzeba by dojść do wniosku, że w krajach uboższych od Polski motoryzacja jest jeszcze gorsza niż u nas. Tymczasem obserwujemy zjawisko wręcz odwrotne. Tak nędznej motoryzacji jak w Polsce nie ma dosłownie w żadnym z krajów europejskich, z wyjątkiem może górzystej i półdzikiej Albanii. Rumunia, Jugosławia, Grecja, Bułgaria i kraje bałtyckie posiadają procentowo znacznie więcej pojazdów mechanicznych, niż Polska. Również między stanem motoryzacji w krajach zachodnio-europejskich, a u nas jest tak olbrzymia różnica, że nie da się ona usprawiedliwić różnicą pod względem stopnia zamożności, uprzemysłowienia, gęstości ludności itp. Nasz zachodni sąsiad — Niemcy liczy obecnie bez mała 3,000.000 pojazdów mechanicznych, a my niespełna 42.300 sztuk. Czyżby istotnie Niemcy były od nas bogatsze aż 70 razy, czyżby w Niemczech dochód społeczny był 70 razy większy, niż w Polsce. Ze statystyki wiemy, że nie.

Zastanawiać też nas musi różnica w rozwoju motoryzacji w Niemczech i w Polsce: Tam przybywa w ciągu jednego dnia przeciętnie więcej samochodów, niż u nas w ciągu całego miesiąca. A przecież powinno być raczej odwrotnie, gdyż w Niemczech rynek jest już bardzo nasycony pojazdami mechanicznymi, natomiast w Polsce odczuwa się ogromny głód motorów i potrzeby nasze są tutaj olbrzymie.

Więc muszą być inne jeszcze przyczyny, poza ubóstwem naszego społeczeństwa, które powodują naszą nędzę motoryzacyjną i hamują normalny przyrost pojazdów mechanicznych. I w rzeczywistości przyczyny są specyficzne i bardzo różnorodne. Z grubsza dadzą się one ująć w trzy grupy:

1. zbyt wysoka cena pojazdów mechanicznych;
2. nadmierne koszty eksploatacji;
3. niedostateczna podaż.

Cena każdego towaru musi być dostosowana do siły nabywczej społeczeństwa. Zasada ta odnosi się również i do rynku samochodowego. Niestety, w Polsce ceny samochodów i motocykli są w dalszym ciągu zbyt wysokie, aczkolwiek pod tym względem zaszły w ciągu ostatniego roku dość duże zmiany na lepsze, zwłaszcza w zakresie małolitrażowych samochodów osobowych, których cena wybitnie spadła. Ale mimo to ceny pojazdów mechanicznych są w Polsce na ogół wyższe niż w innych krajach. Zwłaszcza niewspółmiernie drogie są samochody średniolitrażowe, a więc wozy, które mogą mieć u nas największe zastosowanie.

Daleko większym hamulcem, niż cena samochodu, jest nadmierny koszt jego eksploatacji. Jest faktem bezspornym, że w Polsce koszty utrzymania pojazdu mechanicznego są bez porównania znacznie większe, niż w każdym innym kraju. To powoduje, że u nas ludzie przeważnie dlatego nie kupują samochodów, gdyż obawiają się nadmiernych kosztów, związanych z jego utrzymaniem.

Na wysoką pozycję kosztów utrzymania pojazdu mechanicznego w Polsce składa się długi szereg elementów, z których najważniejsze bodaj są zły stan dróg, powodujący nadmierne niszczenie wozu i częste a bardzo

kosztowne naprawy, wysoka cena srodków napędowych, wskutek nadmiernych opłat państwowych i komunalnych, tkwiących w cenie sprzedażnej benzyny i smarów, dalej katastrofalny brak garaży, zwłaszcza w większych miastach, gdzie niejednokrotnie za zwykłą budę na pomieszczenie dla samochodu, trzeba płacić wyższe komorne, niż za wygodny i dobrze umeblowany pokój, i wreszcie zbyt duże opłaty, nakładane na właścicieli pojazdów mechanicznych. Mamy tu głównie na myśli Państwowy Fundusz Drogowy, którego stawki są bardzo wysokie, zwłaszcza dla samochodów, przeznaczonych do zarobkowego przewozu osób i towarów.

Te wygórowane opłaty państwowe, do których dochodzą jeszcze różne opłaty komunalne, ustanowione niejednokrotnie prawem kaduka (naprz. różne dworcowe i postojowe w miastach prowincjonalnych, ściągane od ciężarówek i autobusów) łącznie z drożyzną środków napędowych powodują, że nie może się u nas rozwinąć transport samochodowy zarówno w zakresie osób jak i towarów, gdyż trakcja konna, nieobciążona żadnymi opłatami i świadczeniami, kalkuluje się bez porównania taniej. Jaskrawymi wyrazami tej sytuacji są takie paradoksalne zjawiska, jak rozwój dorożek konnych, a upadek taksówek w Warszawie, lub jak rozwożenie benzyny przez jedną z wielkich firm naftowych przy pomocy furmanek konnych i to nie tylko na Kresach, lecz również w okolicach podstołecznych.

Do tych czynników, hamujących rozwój, u nas motoryzacji dochodzi jeszcze jeden ważny moment: niedostateczna podaż, ba, nawet wyraźny głód pojazdów mechanicznych na rynku polskim. Brak samochodów, zwłaszcza niektórych typów i kategorii jest u nas tak silny, że nabywca musi często czekać długie miesiące na dostarczenie z góry zapłaconego wozu. Jest to sytuacja nie tylko anormalna, ale wręcz skandaliczna. Bo pomyślmy tylko. Nasze zacofanie motoryzacyjne jest tak olbrzymie, że, zdawało by się, powinniśmy robić wszystko, aby nie tracić ani jednego kandydata na automobilistę. W co jak w co, ale w pojazdy mechaniczne rynek powinien być należycie zaopatrzony. Tymczasem podaż jest tak niedostateczna, że nie jest nawet w stanie zaspokoić tego śmiesznie małego popytu, jaki u nas istnieje. Znane są wypadki, że osoby, które zamówiły samochody w marcu br., do chwili obecnej nie otrzymały jeszcze zamówionych wozów.

Rzecz oczywista, w takich warunkach trudno jest mówić o naturalnym rozwoju rynku samochodowego, tak samo jak trudno się zorientować, jaka jest faktycznie jego pojemność. Obecnie sprzedawca samochodowy, zamiast propagować swój towar, zjednywać nabywców i zwiększać konsumcję motorową, ogranicza swe funkcje tylko do — łaskawego przydzielania uprzednio zamówionych i zapłaconych samochodów...

Brak podaży to znów nieodzowny wynik braku wyraźnego programu w dziedzinie rodzimej produkcji motoryzacyjnej. Jesteśmy za ubodzy, aby otworzyć granice importowi zagranicznemu i głód samochodowy zaspokoić bezcłowym przywozem zagranicznym. Rozwój motoryzacji w Polsce może być przeprowadzony tylko drogą rozbudowy własnego przemysłu. Zasadę tę uznają zarówno czynniki państwowe jak i cała uświadomiona opinia publiczna. Ale, niestety, czynniki, kierujące naszą polityką motoryzacyjną, nie pomyślały zawczasu, aby doprowadzić nasz przemysł motoryzacyjny do takiego stanu, żeby mógł zaspokoić, jeżeli nie całkowicie, to przynajmniej w lwiej części obecne skromne przecież potrzeby rynku wewnętrznego.

Wprawdzie w czerwcu 1936 r. rząd udzielił koncesji Zakładom Lilpopa na montaż samochodów amerykańskich, ale było przecież rzeczą łatwą do przewidzenia, że program działalności tej wytwórni, zwłaszcza w pierwszej fazie jej istnienia, tj. w okresie czystego montażu, musi być ograniczony choćby z tego względu, że za importowane z zagranicy zespoły musimy płacić dewizami. Wzgląd na bilans handlowy i płatniczy kraju nie pozwala więc na zaspokojenie głodu samochodowego wozami produkcji amerykańskiej.

Toteż tylko rozbudowa własnego przemysłu samochodowego, może nam zapewnić właściwy rozwój motoryzacji, bez uszczerbku dla naszego bilansu płatniczego, a z pożytkiem dla życia gospodarczego, stanu zatrudnienia itp. Co więcej, tylko drogą zwiększenia produkcji krajowej możemy osiągnąć tak pożądane u nas potanienie wozów. Bo gdy się popularny i ogromnym wzięciem się cieszący model małolitrażowego samochodu produkuje w ilości zaledwie półtora tysiąca sztuk, zamiast co najmniej sześciu tysięcy, to nic dziwnego, że cena tego wozu jest duża, a produkcja nieopłacalna.

To są prawdy bezsporne i niejednokrotnie już były omawiane przez nas na tym miejscu. Ale trzeba, widać, ciągle o nich przypominać, bo jakoś nie mogą się doczekać zrealizowania."

Sprawa kredytów na budowę dróg

Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej, odbyty w Warszawie dn. 13. V. br. uchwalił w tej sprawie następującą rezolucję:

„1) Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej obradujący w Warszawie stwierdza, że dotychczasowy stan gospodarki drogowej w Polsce nie jest normalny, gdyż w budżetach Państwa nie są przewidywane stałe źródła pokrycia kosztów budowy i utrzymania dróg państwowych.

W szczególności w odniesieniu do utrzymania dróg źródłem tym winien być zwyczajny budżet Państwa jako jedyne, normalne, źródło pokrycia amortyzacji majątku narodowego, jakimi są drogi państwowe.

Bez zapewnienia w budżecie zwyczajnym odpowiednich kredytów na utrzymanie dróg, budżet państwowy nie może być uważany za zrównoważony.

Poza tym, zapewnienie drogom państwowym stałych funduszów w budżecie Państwa jest podstawą do zdrowej, planowej i oszczędnej gospodarki.

Na budowę i utrzymanie dróg państwowych i subwencjonowanie inwestycyj drogowych samorządów powinny być przewidziane stałe, coroczne, dotacje dla Państwowego Funduszu Drogowego w budżecie zwyczajnym i nadzwyczajnym (inwestycyjnym) Państwa.

Na utrzymanie dróg państwowych winno być przewidziane w budżecie zwyczajnym Państwa co najmniej 2,5 proc. globalnej sumy budżetu Państwa, niezależnie od kredytów preliminowanych z dochodów Państwowego Funduszu Drogowego w tym budżecie.

Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej zwraca uwagę, że dotychczasowe pokrywanie kosztów konserwacji dróg państwowych z budżetów inwestycyjnych jest nienormalne i nie powinno mieć miejsca. Kredyty zaś z dochodów Państwowego Funduszu Drogowego, jako opłaty od pojazdów mechanicznych, winny iść całkowicie na dostosowanie tych dróg do ruchu mechanicznego.

Obecnie, gdy wpływy od pojazdów mechanicznych na P. F. D. są jeszcze zbyt małe, budowa nowych dróg oraz budowa nawierzchni ulepszonych powinna być finansowana z budżetu nadzwyczajnego Państwa, poza tym na roboty drogowe inwestycyjne winna być przeznaczona większa część kredytów z Funduszu Pracy.

Kredyty na budowę, ulepszanie i utrzymanie dróg państwowych winny wynosić co najmniej 7 proc. globalnego budżetu zwyczajnego Państwa.

2) Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej konstatując, że samorządowe opłaty drogowe są wnoszone przez ludność z całym zrozumieniem konieczności odbudowy sieci drogowej, z całym naciskiem zwraca uwagę na to, że pod żadnym pozorem nie należy dopuszczać, aby sumy uzyskiwane z opłat i dopłat drogowych były używane na inne cele, niezwiązane z utrzymaniem i budową dróg.

3) Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej stwierdza, że gminy, mając jako jedyny środek utrzymania swoich dróg świadczenia w naturze, nie mogą bez odpowiednich zapomóg ze strony Państwa względnie samorządów powiatowych całkowicie świadczenia w naturze wyzyskać i racjonalnie je wykorzystać, nie mając środków pieniężnych na dozór techniczny, robociznę fachową względnie na materiał kamienny.

Tymczasem kategoria dróg gminnych, do których jest zaliczonych przeszło 250.000 km dróg, jest niezmiernie ważna dla rolnictwa i dla szerszego rozwoju motoryzacji. Podniesienie stanu tych dróg jest konieczne i dlatego należy gminom dostarczyć odpowiednich środków finansowych.

W tym celu należy:

a) umożliwić gminom częściowa zamianę świadczeń w naturze na gotówkę;

b) zobowiązać powiatowe związki samorządowe do udzielania zapomóg na budowę dróg gminnych w wysokości nie mniejszej jak 10 proc. wpływów z opłat drogowych z tym, że samorządowe związki będą mogły w tym celu podnieść o tę wysokość istniejące opłaty.

Walny Zjazd z uznaniem podkreśla, że w budżecie Ministerstwa Komunikacji uwzględniono w roku obecnym pozycję na zapomogi gminom, które racjonalnie wykorzystują świadczenia w naturze. Jednak zapomogi te, wynoszące w roku obecnym sumę zł 500.000, muszą być na przyszłość wydatnie podwyższone.

4) Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej uważa, że przy ustalaniu granic obciążenia świadczeniami drogowymi winny być uwzględniane specyficzne warunki, jakie istnieją na terenie poszczególnych powiatów. Granice norm świadczeń drogowych ustalane przez Wydziały Wojewódzkie winny być dla poszczególnych powiatów różne i dostosowane do warunków lokalnych."

ZAGRANICA

Sytuacja rynkowa za granicą

(Service d'Informations Pétrolières, Londyn). Amerykański przemysł naftowy wszedł już w pełny sezon benzynowy. W sezonie letnim benzyna odgrywa w handlu produktowym tę samą rolę, co olej palny w sezonie zimowym. Od stopnia rozwoju sprzedaży benzyny zależy wytwórczość rafineryjna, rozwój wydobycia surowcowego, a w końcu stopień nasilenia ruchu wiertniczego i poszukiwawczego.

Sytuacja na rynkach Mid Continent'u kształtowała się w tygodniu, który minął 19. VI. br., najzupełniej pomyślnie — z takimi samymi widokami na przyszłość. Ceny nie tylko benzyny i innych produktów końcowych, ale również i ropy — nie zdradzały żadnych skłonności do zmian.

Sprzedaż benzyny na rynkach Gulf'u kształtowała się również dobrze. Cena nafty świetlnej i wszystkich gatunków oleju gazowego utrzymywała się na poziomie bardzo wysokim wobec małej podaży przy znacznie większym popycie. Nafta świetlna zwyżkowała w tym czasie przeciętnie o 0,06 ct., zaś olej gazowy o 0,125 — 0,19 ct. na galonie. Sytuacja na rynkach smarowych w Nowym Jorku kształtowała się niejednolicie. Oleje żółte i różowe, przeznaczone na eksport, notowano bardzo wysoko, podczas gdy ceny olejów pensylwańskich były znacznie niższe.

Sytuacja na rumuńskich rynkach naftowych uległa dalszej poprawie. Zwyżkowały wszystkie niemal produkty końcowe. Wzmogło się również zapotrzebowanie na wszystkie przetwory z wyjątkiem nafty świetlnej.

W następnym tygodniu sytuacja rynkowa kształtowała się jeszcze pomyślniej. W stanie wydobycia nie zaszły żadne zmiany w porównaniu z tygodniem poprzednim. Z tej strony nie groziło zatem cenom rynkowym żadne niebezpieczeństwo. Prawdopodobnie nie da się uniknąć w przyszłości nowej zwyżki cen wobec podrożenia innych materiałów, wzrostu ciężarów podatkowych i skrócenia dnia roboczego.

Na rynkach Mid Continent'u sprzedaż benzyny przedstawiała się w tygodniu kończącym się 26. VI. br., mimo lekkiej zniżki cen, wcale zadowalająco. Benzyna naturalna gat. 26/70 podniosła się w cenie z 3,625 na 3, 75 ct, za galon. Zwyżka ta nastąpiła pod wpływem trwającego już od pewnego czasu zwiększonego zapotrzebowania na ten produkt.

Na rynkach Gulf'u panowała w dotyczącym tygodniu sytuacja bardzo mocna wskutek znacznego wzrostu zapotrzebowania na produkty naftowe w krajach konsumcyjnych. Ceny jednakowoż na ogół nie uległy zmianie. Natomiast sytuacja na nowojorskim rynku smarowym nieco się pogorszyła, ceny jednak utrzymały się na poprzednim poziomie.

Również pomyślnie przedstawiała się sytuacja na rynkach rumuńskich. Zanotowano w tym czasie lekką zwyżkę ceny benzyny lekkiej i silniejszą benzyny ciężkiej. Podrożał także olej palny, podczas gdy olej gazowy nieznacznie potaniał. Tegoroczny kwietniowy rumuński eksport naftowy osiągnął cyfrę 477.648 t. Przeciętne dzienne wydobycie wynosiło około 19.000 ton. W kwietniu br. wydobyto 604.345 t, w maju br. natomiast 615.750 t.

W następnym kolejnym tygodniu cena benzyny na rynkach Mid Continent'u powróciła, po niedawnej lekkiej zniżce, do normalnego poziomu. Tak samo wydobycie surowcowe utrzymywało się w tym czasie w zupełnej proporcji do zapotrzebowania.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości dalszy wzrost spożycia benzyny w Stanach Zjednoczonych w dalszych miesiącach letnich, choćby wobec tego, że ilość samochodów na dzień 1. VII. br. wzrosła o 1,500.000 sztuk w stosunku do tego samego okresu roku zeszłego, i wzrasta w dalszym ciągu. Zapotrzebowanie na oleje ciężkie kształtowało się również pomyślnie.

Na rynkach Gulf'u zanotowano w tygodniu kończącym się 3. VII. br. dalszy wzrost cen benzyny przeciętnie o 0,06 ct. na galonie. Zapotrzebowanie było w tym czasie bardzo duże. We wszystkich produktach końcowych utrzymywała się tendencja bardzo mocna. Na rynku smarowym w Nowym Jorku nie zaszły żadne zmiany w stosunku do tygodnia poprzedniego.

Na rynkach naftowych rumuńskich nastąpiła dalsza poprawa. Wzrosła ilość zawartych transakcyj i podniosły się ceny wszystkich niemal przetworów.

W tygodniu od 3 — 10. VII. br. pod wpływem bardzo dużego zapotrzebowania, ceny na rynkach Mid Continent'u utrzymały się na poziomie niezmienionym w stosunku do czasu poprzedniego. Na rynkach Gulf'u zanotowano znaczny wzrost transakcyj. W zachodnich okręgach nad Pacyfikiem, ceny uległy pewnemu obniżeniu.

Bardzo pomyślnie kształtowała się sprzedaż benzyny naturalnej na rynkach Mid Continent'u. Wobec znacznego zapotrzebowania i stosunkowo nieznacznych zapasów cena jej wzrosła. Podczas gdy dnia 21. IV. br. płacono za galon gat. 26 — 70 — 3,125 ct., to w powyższym tygodniu płacono już 4,00 ct. za galon. Benzyna rafineryjna nie ma szans na tak szybki wzrost, nie ulega jednakowoż najmniejszej wątpliwości, że w końcu, wobec dużego zapotrzebowania, i jej cena również się podniesie.

Na rynkach Gulf'u zanotowano w dotyczącym tygodniu sprawozdawczym wzrost ceny oleju gazowego gat. 26 — 30 przeciętnie o 0,06 ct. na galonie. Na rynkach smarowych w Nowym Jorku zanotowano zniżkę ceny olejów pensylwańskich o 0,50 — 1,00 ct. na galonie.

Na rynkach rumuńskich sytuacja znacznie się poprawiła. Panował duży popyt przy małej podaży. Ceny osiągnęły poziom bardzo wysoki. Produkcja spadła w dalszym ciągu. W dotyczącym tygodniu wynosiła przeciętnie dziennie około 18.500 t. W czerwcu br. wydobyto ogółem 570.000 t ropy. W pierwszym półroczu br. wydobyto w Rumunii ogółem 3,650.000 t. podczas gdy w tym samym czasokresie roku 1936 — 4,348.119 t.

W tygodniu od 10 — 17. VII. br. zarówno zapotrzebowanie na benzynę, jak i ilość transakcyj na amerykańskich rynkach naftowych osiągnęła poziom nadzwyczajnie wysoki. Faktyczne sprzedaże przewyższają zawsze przewidywania.

Na rynkach Mid Continent'u nie zanotowa-

no w tygodniu sprawozdawczym znaczniejszych zmian w cenach przetworów naftowych. Obroty w oleju gazowym i olejach opałowych były dość ożywione jak na sezon martwy.

Na rynkach Gulf'u utrzymywała się tendencja mocna. Zwyżkowała nieznacznie benzyna gat. U. S. Motor. Na rynku smarowym w Nowym Jorku ceny olejów smarowych spadły, bez widocznych jednakowoż przyczyn.

Na rynkach rumuńskich również tendencja w dalszym ciągu mocna. Ceny przeważnie zwyżkowały. Przeciętna dzienna produkcja nie przekraczała 18.000 t. Cena ropy podniosła się w ostatnich tygodniach bardzo znacznie.

W tygodniu następnym trwała w dalszym ciągu na amerykańskich rynkach naftowych tendencja mocna. Ceny pozostały na poziomie niezmienionym. Silny popyt na benzynę trwał nieprzerwanie. Wzrost spożycia nie grozi jednakowoż zachwianiem równowagi rynkowej, ponieważ równomiernie wzrasta wydobycie i wytwórczość rafineryjna. Wykluczone są zatem w najbliższej przyszłości jakiekolwiek zmiany w sytuacji rynkowej.

Wobec stale rosnącego zapotrzebowania na oleje dieslowskie i olej opałowy, spożycie tych produktów osiągnęło rekordową wysokość.

Sytuacja na rynkach Mid Continent'u w dalszym ciągu dobra. Ceny olejów ciężkich nie osłabły. Wszystkie niemal notowania były wyższe, niż w roku ubiegłym. Podaż benzyny naturalnej słaba.

Na rynkach Gulf'u nie zanotowano żadnych ważniejszych zmian. Eksport benzyny zmalał ze względów sezonowych, jednakowoż w dalszym ciągu istniała tendencja mocna. Na eksportowych rynkach smarowych zanotowano pewne osłabienie.

Na rynkach rumuńskich płacono wysokie ceny za naftę świetlną i oleje smarowe.

W ostatnim tygodniu lipca br. zapotrzebowanie na benzynę przeszło wszelkie oczekiwania. Przetwórczość rafineryjna osiągnęła punkt szczytowy. Na wybrzeżu zachodnim nastąpiła zwyżka cen. Natomiast ceny na rynkach Mid Continent'u nie wzrosły, chociaż utrzymywały się na wysokim poziomie. Z przyczyn wyżej wskazanych wzrost spożycia benzyny nie wpłynął na podniesienie jej ceny. Lekko zniżkowała nafta świetlna. Notowania natomiast olejów gazowego i opałowych nie wykazywały żadnych zmian.

Na rynkach Gulf'u sytuacja nie uległa zmianie. Pewne ożywienie nastąpiło w sprzedaży benzyny i oleju gazowego. Podniosła się cena nafty świetlnej gat. 44 ,,water white".

Na rynkach nowojorskich zniżka cen olejów pensylwańskich wzbudziła na nowo pewne ożywienie wśród nabywców.

Na rynkach rumuńskich wysyłki eksportowe osiągnęły poziom wysoki. Zanotowano dalszy spadek wydobycia, które nie przekraczało 17.500 — 18.000 t dziennie. Wobec braku surowca, niektóre rafinerie zmuszone były przerabiać pozostałości. Tym się częściowo tłumaczy ostatnia zwyżka ceny oleju opałowego.

Przeciętne dzienne wydobycie Stanów Zjednoczonych wynosiło w czasie od 13. VI. do 31. VII. br. — 3,543.031 baryłek, podczas gdy w poprzednim analogicznym okresie (24. IV. — 12. VI. br.) — 3,530.735 baryłek. Dzienne dostawy do rafineryj wynosiły w tym czasie przeciętnie — 3,338.571 baryłek, w ubiegłym zaś — 7-tygodniowym okresie — 3,204.285 baryłek. W dotyczących 7 tygodniach ogólne zapasy benzyny spadły o 6,124.000 baryłek i wynosiły z końcem tego okresu — 70,872.000 baryłek. Rafineryjne zapasy benzyny zmniejszyły się w tym samym czasie o 7,287.000 baryłek i wynosiły — 39,616.000 baryłek.

W lipcu oraz w pierwszej połowie sierpnia br. ceny rumuńskie kształtowały się następująco w sh złotych fob Constanza:

14. VII. — benzyna lekka 64/3 sh, benzyna ciężka 58/2 sh, nafta 44/— sh, olej gazowy 44/9 sh — za tonę.

21. VII. — benzyna lekka 65/— sh, benzyna ciężka 58/3 sh, nafta 45/3 sh, olej gazowy 44/9 sh — za tonę.

28. VII. — benzyna lekka 66/— sh, benzyna ciężka 59/—sh, nafta 47/— sh, olej gazowy 45/6 sh — za tonę.

4. VIII. — benzyna lekka 66/— sh, benzyna ciężka 60/ — sh, nafta 47/6 sh, olej gazowy 46/6 sh — za tonę.

11. VIII. — benzyna lekka 65/6 sh, benzyna ciężka 58/6 sh, nafta 46/9 sh, olej gazowy 46/— sh — za tonę.

18. VIII. — benzyna lekka 65/1 sh, benzyna ciężka 58/3 sh, nafta 45/6 sh, olej gazowy 45/2 sh — za tonę.

WIADOMOŚCI PRAWNE

Sprawa podatku od olejów mineralnych. W sprawie tej Ministerstwo Skarbu rozesłało do podległych sobie władz skarbowych okólnik z dn. 11. VI. br. L. D. VI. 5210/3/37 następującej treści:

,,W związku ze zmianą art. 3 ust. 2) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 252), wprowadzoną ustawą z dnia 7 kwietnia 1937 r. (Dz.

U. R. P. Nr 28, poz. 208) i polegającą na skreśleniu w ustępie 2) tegoż artykułu punktów b) i c), Ministerstwo Skarbu na prośbę Związku Polskich Producentów i Rafinerów Olejów Mineralnych w Warszawie wyjaśnia, że surowa ropa naftowa, gaz ziemny jako gaz i wosk ziemny w stanie surowym w dalszym ciągu nie podlegają opodatkowaniu. Wynika to wyraźnie z treści postanowień art. 1 powołanego wyżej rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej, w myśl których podatkowi od olejów mineralnych podlegają jedynie przetwory ropy naftowej i gazu ziemnego, wymienione w art. 2 tegoż rozporządzenia. Skreślenie wspomnianych wyżej punktów b) i c) miało na celu jedynie usunięcie ich, jako zbędnych."

Bilans zamknięcia a prawidłowość ksiąg. Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 12. V. 1937 r. L. Rej. 5032/35, 5892/35 ustalił tezę, ,,że brak bilansu zamknięcia jest uchybieniem w zakresie formalnej prawidłowości ksiąg, lecz nie ma cechy uchybienia, którego by później nie można było usunąć; w razie usunięcia takiego uchybienia, stwierdzonego w postępowaniu wymiarowym, w toku postępowania odwoławczego, przepisy ustawy o państwowym podatku przemysłowym (— obecnie: Ordynacja Podatkowa —) nie stoją na przeszkodzie ponownemu zbadaniu ksiąg i uznaniu ich za prawidłowe".

Przykład: W chwili rewizji ksiąg handlowych w pewnej firmie przez rewidenta skarbowego w dniu np. 10 kwietnia 1936 r. (przed dokonaniem wymiaru podatku) stwierdzono brak bilansu zamknięcia.

Ponieważ jednak przy ponownym badaniu ksiąg w dniu 5 grudnia 1936 r. (po wniesieniu przez firmę odwołania) ustalono protokólarnie, że w tej ostatniej dacie został sporządzony bilans zamknięcia — przeszkody do uznania ksiąg za prawidłowe zostały tym samym — w świetle powyższego wyroku N. T. A. — usunięte. (G. S. I. nr 51 — 26. VII. 1937).

Umowa o pracę. Na tle przepisów art. 25 i 39 rozporządzenia Prez. Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. Ust. R. P. Nr 35, poz. 323) normujących w jakich okresach rozwiązuje się umowa o pracę (art. 25), oraz jakie wynagrodzenie należy się pracownikowi, jeżeli umowa została rozwiązana w sposób niezgodny z tymi przepisami (art. 39), Sąd Najwyższy Izba Cywilna w orzeczeniu z dnia 15. IX. 1936 r. L. C. II 910/36 wypowiedział następującą opinię:

1. ,,Umowa o pracę, w której pracodawca zastrzegł sobie prawo zwolnienia pracownika bez wypowiedzenia w razie sprzedania lub wydzierżawienia przedsiębiorstwa, stanowi umowę, zawartą na czas nieokreślony i rozwiązanie takiej umowy może nastąpić tylko za uprzednim trzymiesięcznym wypowiedzeniem;

2. Czas trwania umowy, zawartej na czas ,,określony", nie musi być określony datą kalendarza, jednak określające czas ten zdarzenie musi mieć cechy zajścia tak pewnego w przyszłości, jak data kalendarza, nie może zaś mieć cech warunku rozwiązującego, którego zajście w przyszłości nie jest pewne". (G. S. I. nr 47 — 13. VII. 1937).

Godziny nadliczbowe. Sąd Najwyższy Izba Cywilna w orzeczeniu z dnia 18. III. 1937 r. L. C. II. 2877/36, stanął na stanowisku, że:

,,Pracownik nie może dochodzić wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, jeżeli jego pobory obejmowały także ryczałt za godziny nadliczbowe i gdy ryczałt ten nie był mniejszy od należności obliczonej w myśl art. 16 ustawy z dnia 18. XII. 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu (Dz. U. R. P. z 1920 r. Nr 2 poz. 7)". (G. S. I. nr 51 — 26. VII. 1937).

Pojęcie zatrudnienia. Najwyższy Trybunał Administracyjny, w wyroku z dnia 13. IV. 1937 r. L. Rej. 417/35, dał następującą interpretację pojęcia ,,zatrudnienie" — zawartego w przepisie art. 2 pkt. 1 rozporządzenia Prezydenta z dnia 24. XI. 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr 106).

,,Przez zatrudnienie u innej osoby, które w myśl art. 2 pkt. 1 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24. XI. 1927 r. o ubezpieczeniu pracowników umysłowych uzasadnia obowiązek ubezpieczenia, rozumieć należy, poza przypadkami pracy na podstawie nominacji, pracę opartą na chociażby milczącym porozumieniu stron, mającym jednak cechy umowy o pracę, przy czym praca ta nie musi być odpłatna". (G. S. I. nr 52 — 31. VII. 1937).

Odszkodowanie pracodawcy z tytułu nieubezpieczenia. Na tle przepisów art. 112 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24. XI. 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr 106, poz. 911) przewidujących m. in., że: ,,przy orzekaniu o wysokości szkody, wyrządzonej pracownikowi lub jego rodzinie wskutek zaniedbania przepisanych zgłoszeń, sąd jest związany prawomocnym orzeczeniem o istnieniu obowiązku ubezpieczenia" — oraz w związku z przepisami art. 5 pkt. 1 i art. 22 ust. 3 i 4 tego rozporządzenia, wyłączającymi z obowiązku ubezpieczenia osoby, których zdolność do wykonywania zawodu ,,obniżyła się poniżej 50% zdolności osób zdrowych fizycznie i umysłowo, o podobnym uzdolnieniu zawodowym" — Sąd Najwyższy Izba Cywilna w orzeczeniu z dnia 2. XII. 1936 r. L. C. I. 1553/36 wypowiedział następującą opinię:

,,Pracownik, którego zdolność do wykonywania zawodu była w chwili obejmowania posady oraz podczas jej trwania ograniczona z powodu choroby poniżej 50% zdolności osób zdrowych, nie może dochodzić odszkodowania od pracodawcy z powodu niezgłoszenia go do ubezpieczenia". (G. S. I. nr 54 — 7. VIII. 1937).

Zapłata wekslem. Wyrok Sądu Najwyższego z dn. 23. II. 1937 r. Nr spr. C II 2647/36:

,,Wręczenie wekslu za należność towarową nie jest zapłatą długu, lecz ma na celu umożliwienie uzyskania zapłaty w trybie przyspieszonym". (G. S. I. nr 55 — 12. VIII. 1937).

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Sprawa nowej ustawy naftowej. W prasie codziennej pojawiła się w połowie sierpnia br. wiadomość o zamierzonej jakoby gruntownej zmianie ustawodawstwa naftowego, podyktowanej gwałtowną potrzebą zwiększenia i rozszerzenia wierceń naftowych w celu odkrycia nowych terenów ropodajnych. Wedle tego co podają dzienniki, nie ma to być nowelizacja dotychczas obowiązującego prawa naftowego, lecz zupełna jego zmiana, polegająca na opracowaniu i wniesieniu do Sejmu na sesję jesienną, całkowicie nowej ustawy, regulującej całokształt zagadnień naftowych w Polsce. Nie wydaje nam się, ażeby wiadomość ta była ścisła, i aby zapadły już w tym kierunku jakieś ostateczne postanowienia, choćby dlatego, że w czasie kiedy się pojawiła, P. Minister Przemysłu i Handlu A. Roman bawił na urlopie wypoczynkowym, z którego powraca dopiero pod koniec sierpnia. Na urlopach bawili również pp. Wiceminister Rose i Dyr. Depart. Peche. Najprawdopodobniej sprawa ta wyjaśni się dopiero w miesiącach jesiennych, we wrześniu lub w październiku.

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sytuacja rynkowa w maju 1937 r.

W maju br. wysłano na rynek krajowy mniej wszystkich produktów razem o 2.275 t, tj. o 9,1%, niż w miesiącu poprzednim, więcej jednakowoż o 1.482 t, tj. 6,9%, niż w tym samym miesiącu w ub. r. W pierwszych tegorocznych pięciu miesiącach wysyłka na rynek krajowy wzrosła o 12.055 t, czyli o 9,9% w stosunku do roku zeszłego, w stosunku zaś do analogicznego okresu roku 1931 — o 3,6%.

Od stycznia br. począwszy zatem rozpoczął się spadek spożycia i trwa bez przerwy, oczywiście na podłożu sezonowym, a nie koniunkturalnym. Spadło głównie spożycie nafty świetlnej, co jest zupełnie zrozumiałe ze względu na porę letnią. W stosunku do stycznia br. spadło spożycie krajowe ogólnie o 27%. Koniunkturalnie natomiast, w stosunku do roku ubiegłego, wzrosło spożycie ogólne o 7%. Zwyżka objęła głównie benzynę, naftę i olej gazowy. W innych produktach zaznaczył się koniunkturalny spadek. Wysyłka benzyny w miesiącu sprawozdawczym podniosła się również w stosunku do miesiąca poprzedniego, jednakowoż oczekiwany był znaczniejszy wzrost spożycia benzyny.

W miesiącu sprawozdawczym wysłano do sprzedaży w kraju benzyny o 234 t, tj. o 3,7% więcej, niż w kwietniu br. W stosunku do maja ub. r. wysłano więcej o 1.449 t, czyli o 28%. W porównaniu z zeszłorocznym okresem 5 miesięcznym — wysłano w br., w pierwszych 5 miesiącach, więcej o 5.246 t, tj. o 24,1%. Lecz mimo to zbyt benzyny nie osiągnął jeszcze poziomu z roku 1931. Wysłano w 5 miesięcznym tegorocznym okresie o 3.570 t, tj. o 11,7% mniej, niż w roku 1931. Jeśli się weźmie pod uwagę dobrą tegoroczną pogodę i fakt, że miesiąc sprawozdawczy należał już do sezonu automobilowego, to się okaże, że wzrost spożycia benzyny był stosunkowo słaby. Wzrost spożycia tego produktu nie wyrównuje jeszcze strat poniesionych wskutek obniżki ceny w roku zeszłym.

Nafty świetlnej wysłano na sprzedaż o 1.309 t, czyli o 19,2% mniej, niż w kwietniu br., więcej jednakowoż o 855 t, czyli o 18,4%, niż w maju ub. r. W pierwszych 5 miesiącach br. zbyt nafty wzrósł w stosunku do ub. r. o 3.247 t, tj. o 6,7% i osiągnął poziom bliski poziomowi z roku 1931. Spadek spożycia w stosunku do miesiąca poprzedniego ma znaczenie czysto sezonowe, koniunkturalne natomiast spożycie jej wzrosło.

Sprzedaż oleju gazowego uległa w miesiącu sprawozdawczym pogorszeniu i to znacznemu — w stosunku do miesiąca poprzedniego. Wyekspediowano na rynek o 850 t, czyli o 14,6% mniej, niż w kwietniu br. W każdym jednak razie o 366 t, czyli o 7,9% więcej, niż w maju ub. r. W pierwszych 5 tegorocznych miesiącach ekspedycje w stosunku do roku poprzedniego wzrosły o 5.316 t, tj. o 22,8% i przewyższyły analogiczny okres roku 1931 — o 20,2%. Koniunkturalnie zatem nastąpiła w zbycie oleju gazowego znaczna nawet poprawa. Spadek w stosunku do miesiąca poprzedniego tłumaczy się znacznie zwiększonymi wysyłkami w miesiącach poprzednich. Powinien być zatem przejściowy.

Ekspedycje majowe olejów smarowych zmniejszyły się w stosunku do miesiąca poprzedniego o 407 t, czyli o 14,2% i o 806 t, czyli o 24,7% w stosunku do maja ub. r. Również w przeciągu pierwszych 5 miesięcy br. wysłano na sprzedaż w kraju o 2.698 t, tj. o 17% mniej, niż w ciągu tego samego czasokresu w ub. r. oraz o 7,9% mniej, niż w roku 1931, gdy tymczasem

wysyłki w paru poprzednich latach przewyższały rok 1931. W ten sposób przedstawia się zbyt olejów smarowych w świetle danych statystycznych Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Obraz przedstawiony przez „Pen" jest jednak odmienny. Polski Eksport Naftowy prowadzi oddzielnie ewidencję olejów smarowych o c. g. powyżej 0,890, których używa się do właściwych celów smarowych. Wedle zatem danych statystycznych „Penu" zbyt tych olejów w okresie pierwszych 5 miesięcy br. osiągnął 13.155 t, podczas gdy w ub. r. — 12.490 t. Był więc wyższy od ub. r. o przeszło 5%. Lecz również na podstawie tych samych dat statystycznych, spożycie majowe tych olejów spadło z 2.879 t w kwietniu br. do 2 446 t w maju br. Daje to spadek 15%. Zbyt tych olejów smarowych, zwłaszcza samochodowych powinien jednak się zwiększyć.

W zbycie parafiny nastąpiło znaczne pogorszenie. Spadek spożycia ma w tym wypadku cechy koniunkturalne. Wysłano jej na sprzedaż w kraju w maju br. o 77 t, tj. o 14,2% mniej, niż w miesiącu poprzednim, i o 167 t, tj. o 24,1% mniej, niż w maju ub. r. Tak samo w pierwszych 5 tegorocznych miesiącach spożycie parafiny spadło w porównaniu z tym samym okresem ub. r. o 100 t, czyli o 2,8%. W każdym razie w dotyczącym czasokresie wyekspediowano w br. więcej o 5,9%, niż w r. 1931. Być może, że spadek spożycia parafiny jest wynikiem nasycenia rynku parafinowego, przypuszczalnie jednak jest to także rezultat znacznie większego zapotrzebowania na ten produkt w roku ubiegłym.

W zbycie asfaltu drogowego nie zaszła żadna zmiana, ponieważ w budownictwie drogowym panuje właściwie zastój.

Zapasy wzrosły o 6.761 t w stosunku do miesiąca poprzedniego, co daje zwyżkę 4%. Wzrost nastąpił wskutek zmniejszonego spożycia nafty świetlnej, oleju gazowego, olejów smarowych i półproduktów. Z drugiej znów strony nastąpił spadek zapasów z powodu znacznego stosunkowo wywozu parafiny i zwiększonej sprzedaży benzyny.

Eksport spadł w stosunku do miesiąca poprzedniego o 2.065 t, tj. o 15,7%, w stosunku zaś do maja ub. r. — o 13,6%. Spadek objął głównie oleje smarowe i gazowy oraz benzynę. Zwiększył się natomiast wywóz nafty świetlnej, a zwłaszcza bardzo znacznie — parafiny.

W maju br. wyeksportowano: do Czechosłowacji: benzyny — 3.475 t, nafty — 1.225 t, olejów smarowych — 42 t, parafiny — 15 t; tranzytem przez Gdańsk: parafiny — 1.559 t, olejów smarowych — 663 t, benzyny — 563 t, nafty — 286 t, oleju gazowego — 280 t, innych produktów — 195 t, ogółem — 3.546 t; do Gdyni: oleju gazowego, olejów smarowych i opałowych — 66 t, benzyny — 48 t, nafty — 16 t, razem 730 t; do Austrii: oleju gazowego — 624 t, benzyny — 219 t, parafiny — 77 t, nafty — 72 t, olejów smarowych — 58 t, koksu — 10 t, ogółem — 1.060 t; do Niemiec: benzyny — 166 t, asfaltu — 151 t, parafiny — 76 t, olejów smarowych — 60 t, oleju gazowego — 16 t, razem — 469 t. Ze Szwajcarią umowy na dostawę oleju gazowego wprawdzie nie odnowiono, mimo to jednak wysłano tam: oleju gazowego — 122 t, nafty — 30 t, asfaltu — 30 t, koksu — 29 t, benzyny — 14 t, razem — 225 t. Ponadto wysłano parafiny: Węgry — 40 t, Włochy — 27 t, Jugosławia — 20 t. Oprócz tego sprzedano do Danii 60 t benzyny, zaś do Szwecji 14 t benzyny i 15 t olejów smarowych.

Z wysyłek majowych przypada na kraj 67,5%, na eksport 32,5%.

Sytuacja na amerykańskich rynkach eksportowych uległa dalszej poprawie. Benzyna zwyżkowała w miesiącu sprawozdawczym w dalszym ciągu. Uległa też wzmocnieniu i stabilizacji sprzedaż innych produktów, do czego przyczyniło się zahamowanie w pewnym stopniu wzrostu wydobycia i spadek zapasów.

Rumuńskie ceny eksportowe utrzymały się w miesiącu sprawozdawczym na poziomie miesięcy poprzednich, z nieznacznymi odchyleniami w dół i w górę. Brak porozumień handlowych i trudności dewizowe paraliżowały w dalszym ciągu wywóz rumuńskich przetworów naftowych do Węgier i Austrii, które to kraje stanowią naturalne rynki zbytu dla rumuńskiego eksportu naftowego.

Odpowiednio do powyższej sytuacji kształtowały się polskie ceny eksportowe. Trudności z jakimi spotykał się eksport rumuński, pozwoliły polskiemu przemysłowi naftowemu na wywóz pewnych ilości benzyny i oleju gazowego na warunkach dogodniejszych z poważniejszą zwyżką notowań. Zwyżka objęła również asfalt. Osłabła nieco nafta świetlna.

Notowania orientacyjne polskich cen eksportowych z końcem maja br. loko granica za 100 kg w dolarach złotych (parafina w dolarach papierowych) — przedstawiały się następująco:

Benzyna 720/30 rektyf.	2.00
„ 720/30 surowa	1.75
„ 741/50	1.65
„ lakowa	1.75
Nafta destylowana	1.45
Olej gazowy	1.60
„ wrzecion.-rafin.	1.05
„ maszyn. rafin. 3—4/50	1.15
„ „ „ 4—5/50	1.25
„ „ „ 6—7/50	1.55
Parafina taflowa 50/52 cif	9.65
Asfalt borysł. luzem	0.75
„ bezparafin. luzem	1.30
„ borysł. w bębnach	0.95
Koks z 1—2% zawart. popiołu	1.10
Koks z 2—4% zawart. popiołu	0.70

Polski przemysł naftowy w maju 1937 r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Maj br. był pod względem wydobycia ropnego lepszy od kwietnia br. Wydobyło w tym miesiącu o 458 t więcej, niż w miesiącu poprzednim. W stosunku zaś do maja ub. r., wydobycie w dotyczącym tegorocznym miesiącu było mniejsze. Sytuacja w odnośnym miesiącu sprawozdawczym przedstawiała się następująco:

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
	t	o	n	
Jasło	**9.732**	**14**	**124**	**4.111**
W porówn. z IV. 37 r.	+ 462	+ 2	— 11	+ 900
„ z V. 36 r.	+ 926	+ 7	+ 54	+ 1.640
Drohobycz				
Rej. Borysławski[1])	**21.617**	**4**	**1.155**	
W porówn. z IV. 37 r.	— 84	+ 1	— 83	
„ z V. 36 r.	— 1.048	— 1	— 24	
Inne miejscowości	**6.643**	**6**	**205**	
W porówn. z IV. 37 r.	+ 69	+ 2	+ 23	
„ z V. 36 r.	+ 89	+ 2	+ 8	
Razem okr. Drohobycz	**28.260**	**10**	**1.360**	**12.458**
W porówn. z IV. 37 r.	— 15	+ 3	— 60	— 64
„ z V. 36 r.	— 960	+ 1	+ 32	+ 719
Stanisławów	**3.884**	**41**	**27**	**1.693**
W porówn. z IV. 37 r.	+ 11	+ 11	— 13	+ 195
„ z V. 36 r.	— 539	+ 10	+ 12	+ 637
Razem	**41.876**	**65**	**1.511**	**18.262**
W porówn. z IV. 37 r.	+ 458	+ 16	— 84	+ 2.529
„ z V. 36 r.	— 573	+ 17	+ 100	+ 2.996

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w maju br. 1.351 t, tj. o 30 t mniej, aniżeli w kwietniu br. i o 18 t mniej, niż w maju ub. r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	ton
Okręg Jasielski	313.9
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	911.6
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)	697.4
Okręg Stanisławowski	125.3

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

	kg
Rejon Borysławski	1.223
Wszystkie pozostałe miejscowości	239
Wszystkie okręgi razem	409

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspediowana. W miesiącu sprawozdawczym oddano i wyekspediowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

Okręg		ton
Jasło		**9.314**
W porównaniu z IV. 37 r.	—	166
„ z V. 36 r.	+	472
Drohobycz		
Rej. Borysławski[1])		**20.197**
W porównaniu z IV. 37 r.	—	505
„ z V. 36 r.	—	894
Inne miejscowości		**6.694**
W porównaniu z IV. 37 r.	—	1
„ z V. 36 r.	—	191
Razem okr. Drohobycz		**26.891**
W porównaniu z IV. 37 r.	—	506
„ z V. 36 r.	—	1.086
Stanisławów		**3.621**
W porównaniu z IV. 37 r.	—	310
„ z V. 36 r.	—	617
Razem		**39.826**
W porównaniu z IV. 37 r.	—	982
„ z V. 36 r.	—	1.231

Nowe wiercenia. W maju br. uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim, 13 — w okręgu drohobyckim, 9 — w okręgu stanisławowskim, 3.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

Treść	Okręg Drohobycki: Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
Samopłynące	—	—	—
W tłokowaniu	289	1	290
W pompowaniu	63	958	1.021
W łyżkowaniu	205	9	214
Wyłącznie gazowe	140	24	164
Razem w eksploatacji	697	992	1.689
W wierceniu	11	32	43
W wierceniu i eksploatacji	13	6	19
W instrumentacji i rekonstrukcji	24	17	41
Razem czynnych	745	1.047	1.792
W montowaniu	—	3	3
Zmontowane a nieuruchomione	3	2	5
Czasowo nieczynne	264	309	573
W likwidacji	4	4	8
Razem	1.016	1.365	2.381

Treść	Okręg: Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
Samopłynące	—	12	10	22
W tłokowaniu	290	33	8	331
W pompowaniu	1.021	1.133	208	2.362
W łyżkowaniu	214	126	160	500
W smoczkowaniu	—	5	—	5
Wyłącznie gazowe	164	43	12	219
Razem w eksploatacji	689	1.352	398	3.439
W wierceniu	43	47	22	112
W wierceniu i eksploatacji	19	43	17	79
W instrumentacji i rekonstrukcji	41	5	7	53
Razem czynnych	792	1.447	444	3.683

[1]) Bez Mraźnicy II.

W montowaniu	3	2	6	11
Zmontowane a nieuruchomione	5	—	2	7
Czasowo nieczynne	573	126	43	742
W likwidacji	8	10	8	26
Razem	1.381	1.585	503	4.469

Ruch wiertniczy. Odwiercono w maju br. ogółem 10.542 m, czyli o 911 m mniej, jak w kwietniu br. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg	metry
Jasło	4.334
Drohobycz	
Rej. Borysławski	1.338
Inne miejscowości	3.120
Razem okr. Drohobycz	4.458
Stanisławów	1.750
Razem	10.542
W porównaniu z tym samym m-cem ub. r.	+ 1.704

Stan zatrudnienia na kopalniach. W miesiącu sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	
Jasło	3.513
Drohobycz	
Rej. Borysławski	3.516
Inne miejscowości	1.550
Razem okr. Drohobycz	5.066
Stanisławów	1.686
Razem	10.265

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była w maju br. następująca w poszczególnych okręgach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne na kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
Jasło	11.442	2.604	384	8.454
Drohobycz				
Rej. Borysławski	10.294			
Daszawa	7.635			
Oleksice Nowe	4.030			
Schodnica	514			
Inne miejscowości	390			
Razem okr. Drohobycz	22.863	6.465	109	16.289
Stanisławów	5.358	3.731	616	1.011
Razem	39.663	12.800	1.109	25.754
W porówn. z IV. 37 r.	— 2.882	— 166	+ 201	—3.102
„ z V. 36 r.	+ 4.616	+ 94	+ 33	+4.489

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	m³/min.
Jasło	256,31
Drohobycz	512,22
Stanisławów	120,01

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafineriach. Rafinerie przerobiły w maju br. 42.088 t ropy naftowej, z czego wytworzono:

	1937 r. IV.	1937 r. V.	1936 r. V.
	t o n		
Benzyna łącznie z gazoliną	7.822	7.986	7.399
Nafta	11.581	11.922	12.074
Olej gazowy i opałowy	8.900	7.239	5.661
Oleje smarowe	6.519	4.793	5.761
Parafina i świece	2.136	1.821	1.817
Ogólna wytwórczość	37.894	39.201	37.871

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1937 r. IV.	1937 r. V.	1936 r. V.
	t o n		
Benzyna łącznie z gazoliną	6.387	6.621	5.172
Nafta	6.813	5.504	4.649
Olej gazowy i opałowy	5.031	4.164	4.615
Oleje smarowe	3.670	3.280	3.269
Parafina i świece	612	525	692
Wszystkich produktów razem	25.257	22.982	21.500

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport za granicę, była następująca:

	1937 r. IV.	1937 r. V.	1936 r. V.
	t o n		
Benzyna łącznie z gazoliną	4.856	4.553	5.479
Nafta	1.599	1.629	1.708
Olej gazowy i opałowy	2.495	1.719	598
Oleje smarowe	2.323	966	4.194
Parafina i świece	1.267	1.814	393
Wszystkich produktów razem	13.139	11.074	12.815

Zapasy w rafineriach. Zapasy produktów naftowych w rafineriach wynosiły:

	1937 r. 30. IV.	1937 r. 31. V.	1936 r. 31. V.
	t o n		
Benzyna łącznie z gazoliną	20.691	19.966	25.534
Nafta	13.153	17.920	25.893
Olej gazowy i opałowy	11.145	12.495	6.690
Oleje smarowe	54.979	55.516	72.795
Parafina i świece	6.350	5.802	4.150
Wszystkich produktów razem	161.527	168.292	185.552

Zapasy ropy w rafineriach. Zapasy te wynosiły w końcu maja br. 21.237 t, czyli o 1.717 t mniej, jak w końcu kwietnia br. i o 14.681 t mniej, aniżeli w końcu maja ub. r.

Zatrudnienie w rafineriach. Rafinerie zatrudniały w maju br. ogółem 3.330 robotników, z tej liczby przy pracach związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.262.

Rafinerie czynne. W maju br. czynnych było 26 fabryk rafineryjnych.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w maju br. 22,415.194 m^3, w kwietniu br. 22,627.190 m^3, w maju ub. r. 20,767.471 m^3.

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w maju br. 3.255 t, w kwietniu br. 3.267 t, w maju ub. r. 3.147 t.

Ekspedycje. Wyekspediowano w odnośnym miesiącu:

	1937 r. IV.	1937 r. V.	1936 r. V.
	t	o	n
Na rynek krajowy	470	397	379
Do innej rafinerii	2.002	1.861	1.707
Na eksport	23	16	29

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny wynosiły: w końcu maja br. 571 t, w końcu kwietnia br. 474 t, w końcu maja ub. r. 579 t.

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. W maju br. było w ruchu 27 fabryk, które zatrudniały 355 robotników.

Ceny ropy naftowej

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg f-my Vacuum Oil Co — lipiec 1937 r.:

Bitków Stella—Zofia	zł 1.800.—
Borysław, Kryg czarna, Strzelbice	„ 1.500.—
Humniska	„ 1.830.—
Jaszczew	„ 1.725.—
Kobylany	„ 1.620.—
Krosno parafinowa	„ 1.425.—
Lipinki	„ 1.528.76
Męcina Wielka	„ 1.650.—
Potok	„ 1.917.17

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — lipiec 1937 r.:

Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona	zł 1.388.—
Bitków—Barbara (Segil), Roztoki, Starawieś jasna	„ 2.030.—
Bitków Franco—Polonaise	„ 1.471.—
Bitków Pasieczna loco Dąbrowa	„ 1.605.—
Bitków Standard—Nobel	„ 1.550.—
Bitków Stella—Zofia	„ 1.792.—
Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna	„ 1.455.—
Dolina	„ 1.643.—
Gorlice, Iwonicz, Jaszczew	„ 1.508.—
Grabownica — Humniska benzynowa	„ 1.891.—
Grabownica — Humniska parafinowa	„ 1.600.—
Harklowa	„ 1.321.—
Humniska Brzozów	„ 1.758.—
Klęczany	„ 1.923.—
Klimkówka, Lubatówka, Wulka	„ 1.356.—
Kosmacz, Ropianka ad Dukla, Zagórz	„ 1.394.—
Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa	„ 1.287.—
Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka	„ 1.308.—
Kryg czarna	„ 1.192.—
Libusza	„ 1.331.—
Lipie	„ 1.309.—
Lipinki	„ 1.414.—
Łodyna	„ 1.368.—
Majdan Rosulna	„ 1.442.—
Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna	„ 1.499.—
Męcinka parafinowa	„ 1.422.—
Młynki Starawieś	„ 1.919.—
Mokre	„ 1.764.—
Mraźnica Wierzchnia	„ 1.425.—
Potok	„ 1.875.—
Rajskie	„ 1.398.—
Równe Rogi parafinowa	„ 1.210.—
Równe Rogi wolna od parafiny	„ 1.366.—
Rymanów	„ 1.305.—
Rypne	„ 1.431.—
Schodnica	„ 1.599.—
Słoboda Rungurska	„ 1.448.—
Starawieś ciemna	„ 1.886.—
Strzelbice	„ 1.259.—
Szymbark	„ 1.432.—
Toroszówka	„ 2.100.—
Turaszówka — Ewa	„ 1.476.—
Turzepole	„ 1.312.—
Urycz	„ 1.647.—
Wańkowa	„ 1.357.—
Załawie	„ 1.890.—
Zmiennica	„ 1.336.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin“ wykonała prawo zakupu następujących marek tejże ropy: Białkówka—Winnica, Bitków Franco—Polonaise, Bitków Pasieczna loco Dąbrowa, Bitków Standard—Nobel, Bitków Stella—Zofia, Borysław, Dobrucowa, Dolina, Gorlice, Grabownica—Humniska bezparafinowa, Grabownica—Humniska parafinowa, Harklowa, Humniska — Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa, Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Kryg czarna, Kryg zielona, Libusza, Lipie, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan—Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka parafinowa, Młynki Starawieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Roztoki, Równe Rogi parafinowa, Równe Rogi wolna od parafiny, Rypne, Schodnica, Stańkowa, Starawieś ciemna, Strzelbice, Toroszówka, Turaszówka — Ewa, Turzepole, Tyrawa Solna, Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie.

Cena gazu ziemnego

Cena ta ustalona została przez Izbę Przemysłowo-Handlową dla zagłębia Borysław—Tustanowice — za lipiec br. na

4.10 groszy za 1 m^3.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, tj. koszty tłoczenia itp.

Wydawca: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kościuszki 7. II p.
Redaktor odpowiedzialny: **Józef Szlemiński.**
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.